

공공공간 설계와 일상의 행복

이석정 (서울대학교 환경대학원 교수)

1. 머리말

공공공간은 오늘날 공공에게 재산권과 이용권을 가진 공간은 물론 사유재산이지만 공공이 이용권을 가지는 공간 또한 의미한다. 이러한 공공공간에는 공원이나 광장 그리고 도시가로와 같은 ‘도시외부공간’을 의미한다. 그 중에서도 도시가로는 어느 문화권에서나 기본적이며 대표적인 공공공간으로 불린다. 도시가로는 도시 면적의 약 25퍼센트를 차지하고 있으며, 개인의 블록과 필지를 규정해 주는 것은 물론 도시를 관리하는 데 필수적인 요소이다. 또한, 도시가로는 누구나가 평등하게 접근할 수 있는 곳으로 피할 수 없는 공간이다. 이러한 맥락에서 이 글에서는 공공공간의 설계를 도시가로공간의 설계로 한정하여 살펴보고자 한다.

2. 도시가로 설계와 일상의 행복

16세기 Giovanni Botero라는 이탈리아 철학가에 따르면, 도시는 좀 더 잘 살고 행복하고자 하는 사람들이 모여 사는 곳이라 했다. 여기서 중요한 것은 도시는 다양한 생각을 갖은 사람들이 다양한 직업을 다양하게 즐기며 사는 곳이어야 한다는 것

이다. 이렇게 다양한 사람들이 모여 있는 도시에서 대다수의 불특정인들이 일상의 행복을 느끼며 살 수 있게 만드는 방법이 무엇일까? 정치가는 사회의 평안을 위한 정치를 해야 하고, 경제 전문가는 시민 모두에게 다양한 직종의 좋은 일자리를 마련해 주어야 할 것이다. 그렇다면, 도시 및 건축 전문가는 무엇을 해야 하는가? 그것은 바로 경제적 능력과 사회적 지위에 상관없이 시민들을 만족시키고 행복하게 만드는 도시를 건설하는 것이겠다. 다양한 사회계층과 라이프스타일을 수용할 수 있는 건축물과 시민들의 일상생활을 편안하고 즐겁게 만드는 다양한 공공공간, 그 무엇보다 가로공간이 건설되어야 하는 것이다.

이런 가로공간들은 모든 이용자에게 안전하고 편안하며 이용의 유익함과 즐거움을 줄 수 있다. 남미의 보고서에 의하면, 공공가로공간의 질은 부유층 보다는 경제적으로 여유가 없는 사회계층에게 훨씬 더 중요하다고 한다(Walljasper, 2013). 이는 부유한 사람들이 여가시간을 개인 소유의 레저시설에서 보낼 수 있지만, 경제적 여유가 없는 사람들은 주로 공공공간에서 여가를 즐기기 때문이다. 때문에 도시와 건축 전문가들이 설계한 가로변 가로수는 그들과 함께 휴식을 제공하여 하루 피로를 잠시나마 잊게 할 수 있는 것이다.

공공가로의 설계는 삶의 질 또는 일상의 행복과 밀접한 관계를 갖고 있다. 가로공간, 다른 단어로 표현하자면 길은 다양한 장소를 연결하는 통로로서 일상의 생활공간이기도 한다. 여기서 길은 단순히 목적지에 도달하기 위한 통로 이외에 다양한 역할을 하는 공간으로 도시인의 일상생활의 질을 결정한다. 도시가로는 어린이들의 놀이터이자, 연인과의 데이트 장소가 되기도 하고, 지나가는 사람들의 다양한 동작 또는 패션을 훑쳐보는 장소이기도 하다. 또한 가로변 건축물들이 그 도시의 역사와 삶의 문화를 보여주기도 하며, 다시 문화를 만들기도 한다. 어린 미켈란젤로는 피렌체 거리에서 뛰어 놀면서 건물 및 조각의 아름다움에 매료되어 조각가가 되기로 결심하였다고 한다. 이와 같이 가로는 교통공간은 물론 사회적 공간인 동시에 배움의 공간으로 도시인의 감성과 지성, 인격형성에까지 영향을 미치는 아주 중요한 일상의 체험공간이다. 이러한 맥락에서 Jacobs(1995)는 가로가 도시 공동체의 형태와 구조 그리고 만족도에 커다란 영향을 미친다고 주장하였다.

오늘날 유럽 대도시의 도시관리역사는 도시가로의 설계 및 관리로 압축될 수도 있다. 로마, 플로렌스, 런던, 파리, 암스테르담, 베를린에서 14-15세기를 거치며 도시가로는 시민사회를 상징하고 대표하는 공간으로서 아름답게 가꾸고자 하였다.

Spiro Kostof(1993)에 따르면 시민들의 아름다움에 대한 갈망이 가장 많이 표현된 곳이 도시가로 공간이라고 하였다.

3. 행복감을 주는 길의 물리적 특성

그렇다면, 행복한 느낌을 주는 좋은 길은 어떠한 특성을 갖고 있는가? 길의 성격 또는 특성은 물리적 공간과 사람들의 활동이 결합되어서 형성되지만, 여기서는 물리적 공간 및 요소의 특성으로 한정한다. Jacobs(1995)은 가로란 가로변 사적공간으로의 경계가 투명하며, 가로 주변의 건물들은 서로 존중 하는 태도로 서 있으며, 잘 관리되어 있어야 한다고 하였다. 그리고 Gehl(1987)은 좋은 길을 만드는데 있어 무엇보다 가로와 가로변 건축물과의 경계를 중요시 여기며, 그 경계가 기능이나 디자인 면에서 사람들이 단순히 지나가는 것이 아니라 머물 수 있도록 설계되어야 한다고 한다. 또한 Lynch(1960)은 가로란 이용자들에게 뚜렷한 방향 감을 제시하고 도시의 가독성을 높여주어 시민들을 편안하게 만들어야 한다고 하였다. Alain de Botton(2007)은 건축 및 도시환경에서의 아름다움은 미학적 기준으로 판단하기 보다는 공간이 갖추어야 할 몇 가지 실용적인 장점으



<그림 1> 도시가로는 일상의 체험공간

로 판단하는 것이 좀 더 객관적이라고 하였다. 때문에 아름다운 공간이란 무엇보다 질서감과 균형감을 주며, 공간의 요소들이 상관관계를 갖고 일관성 있게 구성되어 있으며 쉽게 파악됨으로써 편안함을 주어야 한다. 결론적으로 행복을 느끼게 하는 길을 만드는데 있어, 가장 기본이 되는 것은 가로의 명확한 위계와 각 가로의 공간적 틀을 결정하는 것이라 할 수 있다.



<그림 2> 좋은 가로 공간

4. 한국의 도시가로는 어떠한가?

몇 년 전 부터 한국에서도 도시미와 가로경관에 대한 관심이 높아지면서, 많은 지자체들이 좋은 가로공간을 만들고자 노력하였다. ‘걷고 싶은 거리 만들기’가 대표적인 프로그램이라고 할 수 있다. 하지만 이런 한국의 프로그램은 몇 가지 아쉬운 점들이 보인다. 첫째, 공공가로 설계를 단순히 공공가로의 바닥 포장, 가로수 식재, 그 밖의 다른 가로시설물들 디자인이 단순화 하는 경향이 있다.

가로의 위상과 공간적 골격 그리고 특성을 설계하기 보다는 화장에 불과한 것이다.

둘째, 프로그램으로서 선정된 가로들은 상업가로 일색인 것이다. 사람들은 번잡하고 화려한 상업가로를 걷고 싶을 때도 있으며, 조용한 가로를 찾을 때도 있다. 하지만 프로그램을 통해 특별히 찾지 않고, 일상의 삶 속에서 즐거움을 얻을 수 있는 길이 만들어 지는 경우가 드물었다. 이러한 편협한 정책들은 경제적 문제와 같은 현실적인 문제는 물론 근본적으로는 도시설계 또는 공공공간 설계가 여전히 잘 못 이해하고 있는 데에 기인한다. 도시설계 또는 공공공간 설계는 도시계획이 끝난 뒤에 필요한 일종의 디자인 단계로 인식되고 있기 때문이다. 도시설계는 도시 외부 공간의 기능 및 위계 그리고 형태와 경관을 먼저 결정하고 이에 따라 개별건축의 크기와 위치 그리고 모습을 결정하는 것이라는 점이 간과되고 있다.

혹독하게 비평하자면 지금까지 한국에서 건설된 대부분의 건축물은 ‘도시건축’이 아니다. 개별 필지 내에 개별적으로 세워진 ‘나홀로 건축’일뿐이다. 앞서 언급된 Alain de Botton이 주장하는 ‘건물간의 상관성’이 결여되어 있는 것은 물론 가로공간과 건축물 사이의 상관관계도 결여되어 있다. 대부분의 한국 도시경관과 가로경관을 보면 기존 도시 가로망의 위계가 아예 없거나 지나치게 단순하며, 가로망의 조직이 거칠고 불안정하다. 한 번도 제대로 된 도시정비를 거치지 않은 정주지역에는 .골목’만이 있을 뿐이고, 택지조성이 선행되었던 주거지역에는 3-6m 도로로 구획된 작은 블록들이 끝없이 반복되고 있다. 가로공간의 바닥, 식재 그리고 다른 가로시설물 또한 거칠게 디자인되었다. 대부분의 가로는 여전히 자동차 위주의 도로로 계획되었다. 시각적인 아름다움이나 시민들의 정서는 고사하고 가로의 실용성과 이용자들의 편리성조차도 고려되지 않았다. 대부분의 도로에서는 차도와 보도의 단차가 지나치게



<그림 3> 거철은 도시가로망(수퍼블록을 구획하는 대로)



<그림 6> 공공을 무시하는 공공공간



<그림 4> 건물과 건물, 가로와 건물과의 상관성이 결여된 건축물



<그림 5> 자동차 위주의 교통공간

5. 도시공간에 질서를 부여하는 공공가로설계

한국 대부분의 도시에서 ‘좋은 가로 만들기’는 무엇보다 가로의 위계를 세분화하고 골격을 수정하여 도시공간에 질서를 부여하는 작업이 우선적으로 이루어져야 한다. 가로의 위계를 세분화한다는 것은 기존의 가로를 통합하기도 하고, 폭을 넓히거나 줄일 필요도 있으며, 끊긴 가로를 연결하기도 하고, 어떤 가로는 연장을 하거나 새로운 가로를 건설하는 것을 의미한다. 이는 모두 도시공간의 구조적 수정을 의미하는 것으로 개별건축의 수정을 전제한다.

이러한 수정이 반드시 기존 건축의 철거 또는 전면철거에 의한 개발을 의미하는 것은 아니지만, 무조건적인 보존이나 복원 정책 역시 좋은 도시가로 만들기에 해가 될 수 있다. 지난 반세기 동안 있었던 전면철거에 의한 도시개발을 반성하며 최근 기존의 도시를 보존하며 관리하고자 하는 변화가 있으며, 이는 분명히 긍정적으로 평가되어야 한다. 그럼에도 불구하고 도시역사문화를 지나치게 과거지향적인 관점에서 바라보는 도시관리정책은 우려가 된다. 이런 정책으로서 마을만들기는

기본적으로 기존의 마을 구성원과 분위기를 보존하고자 하지만, 기존 건조물에 대한 미래지향적인 평가와 그에 따른 근본적인 수정이 필요하다. 도시역사가 보여주는 살아있는 도시건축은 증개축, 신축을 통하여, 시대에 따라 변하는 욕구를 충족시켜야 한다. 따라서 기존 도시의 건축을 미래지향적인 관점에서 냉철하게 평가할 필요가 있다.



<그림 7> 좋은 가로만들기: 가로의 위계와 골격 수정



<그림 8> 좋은 가로: 도시 공간에 질서 부여

6. 건축적 문제는 가로공간 설계의 기회

이러한 건축적 문제의 해결을 위해 가로공간은 새롭게 설계되어야 한다. 문제는 사유재산권을 우선으로 보호하며 개별건축을 유도하고 관리하는 것이 쉽지 않다는 점이다. 때문에 현실적인 공공가로공간의 설계는 크게 민간부문과 공공부문 두 가지로 나누어 행해야 한다. 민간부문은 개별필지와 개별건축에 대한 가이드라인의 설정이며, 공공부문은 사유재산을 건드리지 않고 실행할 수 있는 공공소유의 공간에 대한 설계와 전략이다. 시민참여를 전제로 공공이 마련해야 하나, 궁극적으로는 개인들의 자발적인 건축의사에 따른 건설행위를 유도 관리하는 것으로 장기간에 걸친 점진적인 변화를 의미 한다. 공공은 사유재산을 건드리지 않고 공공공간의 질을 높여줌으로서 개별건축행위를 유도해야 한다.

시민에게 즐거움과 만족감을 줄 수 있는 가로공간 설계는 공공과 시민과의 대화와 합의를 전제로 하며, 무엇보다 긴 시간에 걸친 관리를 의미한다. 지금까지 ‘빨리 하는 것’이 주였다면, 이제는 ‘느리게 하는 것’이 가로공간 설계의 미덕이 되어야 할 것이다.

7. 기존 도시의 점진적 수정을 통한 가로공간의 설계

이러한 점진적이고 오랜 시간에 걸친 도시건축의 수정은 유연한 미래상과 가이드라인, 그리고 다양한 건설주체 및 건설수법을 필요로 한다. 우선, 개별건축의 관리에 의한 도시공간과 가로의 수정은 그 어느 곳에서 보다 미래의 물리적 공간에 관한 명확하나 유연하게 적용될 수 있는 미래상과 가이드라인을 필요로 한다. 최근 시민참여의 활성화와 급변하는 도시경제 및 사회상에 따라

‘Bottom up’ 도시관리방법이 대두되며, 유연한 관리제도와 일시적 장치가 강조되고 있다.

그 다음, 기존 도시의 점진적인 수정은 대규모 건설보다는 소규모 건설을 전제한다. 전면철거에 의한 개발시대에는 대규모 개발회사가 선호되었다면, 이제는 소규모 및 다양한 기획을 위해 다양한 건설주체의 참여가 장려되어야 한다. 이러한 주체의 참여는 무엇보다 다양한 건축유형과 다양한 가로공간의 형성에 중요한 역할을 한다. 이와 함께 개별 건축주의 참여는 개개인의 ‘꿈’을 실현함으로써 그 도시 또는 가로에 대한 애착을 키워 주기 때문에 지속가능한 도시 관리에 기여할 수 있다.

8. 가로 공간의 위계와 골격형성을 보조하는 차원의 ‘가로 시설물 디자인’

가로공간의 위계와 골격의 특성은 가로시설물에 의하여 강화되기도 하지만, 자칫하면 약화되기도 하고 혼동을 초래 할 수도 있다. 때문에 가로를 구성하는 모든 설계 요소들이 상호관계 속에서 디자인 돼야 한다. 단순히 어느 한 가로의 공간적 특성만이 아니라, 다른 가로와의 관계도 고려되어야 한다. 이러한 설계원리는 식재 뿐 아니라 바닥의 포장이나 가로등 그리고 그 밖의 다른 가로시설물 모두에게 적용될 수 있다. 그래서 실제로 유럽의 많은 도시들은 이런 각각의 보조요소에 관한 마스터플랜을 갖고 있다.

한국의 경우 이러한 요소들에 대한 설계개념조차 없다. 어디를 가나 똑같은 바닥 포장 재료와 가로등을 사용한다. 한 때 전국적으로 플라타너스를 식재했는가 하면, 어느 때는 은행나무가 유행하더니, 요즘은 ‘전통’을 의미하는 소나무가 유행이다. 나무의 배치 및 그 간격에 따라 공간의 모양과 성격이 달라지는 것도 현실에서는 무시된다.

가로의 조명도 마찬가지이다. 가로등의 위치와 높이 그리고 모양에 따라 기존의 공간감이 강조 또는 수정되기도 하고 약화되기도 하는 점이 고려되지 않는다. 가로표면은 바닥포장을 디자인하기 이전 다양한 교통수단을 위한 공간의 명확한 규정과 배분이 결여되어있어, 보행객들과 운전자로 하여금 적절치 못한 가로사용을 하게 만든다.



<그림 9> 가로공간의 위계와 골격의 강화

9. 사회적 가치로서 가로공간의 질서와 다양성

한국 대부분의 도시가로는 행복을 느끼게 하는 물리적 특성을 제대로 갖추고 있지 못한 실정이다. 그리고 이런 물리적인 요소는 디자인을 통하여 그 사회의 가치관 및 도덕성, 예를 들어 ‘질서’ 또는 ‘공정성’이 표출되기도 하며 반대로 물리적 공간이 시민들의 가치관과 행동에 영향을 미치기도 한다. 그래서 가로공간의 설계는 사회적인 숙제인 것이다.

필자 역시 공공공간의 설계에서 아름다움을 중요한 사회적 가치로 생각한다. 어느 문화권에서나 도시공간의 아름다움에 대하여 논하기는 쉽지 않다. 그러나 Bottom이 주장했듯이 환경의 아름다

움은 기본적으로 ‘질서’에서 찾는다면, 도시공간의 아름다움을 논하고 실현하는 것이 수월해진다. 그런데, 한국의 도시 또는 가로공간에서 가장 심각하게 결여된 것이 바로 이 ‘질서감’이다. 때문에 한국의 도시공간에서 행복을 위한 가로를 만들기 위하여서는 무엇보다 공간의 질서를 만들어 주어야 한다. 크고 작은 건설 사업들은 공간적 시각적으로 정돈된 도시가로 형성에 기여해하며 공간의 맥락과 기능 그리고 시각, 경관 차원에서 다양한 가로공간이 만들어져야 한다. 주거환경을 결정하는 한적한 가로는 물론, 쇼핑을 즐길 수 있는 상업가로도 필요하고, 공연을 즐기는 가로도 필요하며, 다양한 업무를 쾌적하게 수행할 수 있는 가로공간도 필요하다.

도시에서 다양한 성격의 가로공간은 다양한 선택을 의미하며, 이는 자신의 기분과 취향, 인격이



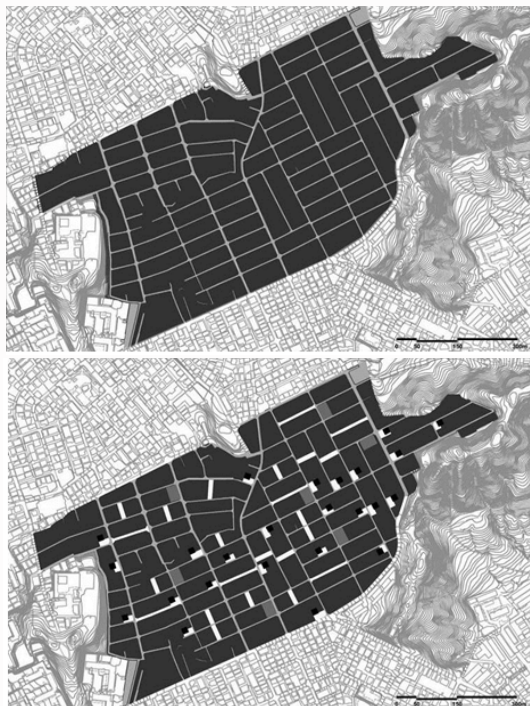
<그림 11> 섬세한 관찰과 설계

존중받는 느낌을 갖게 만들어 시민으로서 만족하고 행복해 질 수 있다. 그리고 이러한 도시가로를 조성하기 위하여서는 무엇보다 다음과 같은 설계 원리가 적용되어야 할 것이다.

첫째, 기존의 도시에서는 현재의 조직과 건축물을 ‘도시형 건축’으로 재구성 또는 재배치하여 가로의 위계와 공간을 재설정 또는 수정함과 동시에 개별건축공간의 질을 높인다.

둘째, 신도시 건설에서는 다양한 위계와 성격의 가로공간을 확보하기 위하여 슈퍼블록보다는 미세블록을 지향하며, 가로공간을 입체적으로 디자인 하는 차원에서 개별 필지와 건축물에 대한 시뮬레이션을 중요시해야 한다.

셋째, 가로공간에 들어서는 모든 요소들, 식재, 조명, 그 밖의 지상의 모든 가로 시설물들을 통합적으로 고려하며 3차원적인 공간으로 설계하는 자세가 필요하다. 마지막으로, 다양한 계층에 속한 시민들의 일상생활을 즐겁고 행복하게 만드는 좋은 가로공간을 설계하기 위하여서는 가로공간을 단순하게, 계획적이고 공학적인 차원에서 보다는 일상의 체험공간으로 바라보며, 좀 더 지적이고 센스 있는 결정을 해야 할 것이다. 이는 작은 공간과 디테일에 대한 섬세한 설계를 의미한다.



<그림 10> 기존도시의 수정(가로의 위계와 공간의 수정, 개별 건축환경의 개선)

〈참고 문헌〉

이석정, 2012, 내가 사는 공간들, 대한건축학회 강연.

Botton, 2006, *The Architecture of Happiness*, Pantheon Books.

Gehl, J., 1987, *Life Between Buildings: Using Public Space*, London: Island Press.

Jacobs, Allan B., 1995, *Great Streets*, Cambridge: MIT Press.

Kostof Spiro, 1993, *Die Anatomie der Stadt*, Campus-Verlag.

Lynch, Kevin, 1960, *The Image of the City*, Cambridge: MIT Press.

Walljasper, Jay and On the Commons., 2013, *How to Design Our World for Happiness*.